

# Radverkehrsplan Bühl

## 1. Einführung

Umweltfreundliche Mobilität wird in Anbetracht der Diskussionen zum Klimawandel immer mehr zum Thema. Die Politik ist ebenso gefordert wie jeder Einzelne, durch die richtige Weichenstellung und das individuelle Verhalten dazu beizutragen, den Energieverbrauch in allen Lebensbereichen nachhaltig zu senken.

Bühl hat bereits in der Vergangenheit mit der Einführung und dem Betrieb der Citylinien einen spürbaren Beitrag zur Förderung des ÖPNV – einem Aspekt umweltfreundlicher Mobilität - geleistet. Gerade für die Verbindung der Ortsteile mit der Kernstadt und die innerörtliche Erschließung kommt aber dem Fahrrad als absolut emissionslosem Fortbewegungsmittel eine besondere Bedeutung zu.

Bereits in den vergangenen Jahren gab es daher eine ganze Reihe von Aktivitäten, die zum Ziel hatten, die Stadt für den Fahrradverkehr attraktiver zu machen. So wurde zuletzt 2007 im Rahmen einer Arbeitsgruppe Radverkehr das Radroutennetz untersucht, Defizite aufgearbeitet und ein Prioritätenplan zur Schließung dieser Lücken aufgestellt. Daneben existiert ein flächendeckendes Beschilderungssystem für den Radverkehr und es wurden verschiedene Abstellanlagen für den Radverkehr geschaffen.

Ebenso wie beim Straßennetz hat sich auch der Zustand des Radroutennetzes in den vergangenen Jahren durch Defizite in der Unterhaltung deutlich verschlechtert. Hinzu kommt, dass an einer ganzen Reihe von Punkten durch Wurzelauferwerfungen so starke Unebenheiten in den Wegen entstanden sind, dass sie kaum noch nutzbar sind.

Auf der anderen Seite wurde in den vergangenen Jahren mehr und mehr festgestellt, dass getrennte Radwege innerorts oftmals nicht die erwünschte Sicherheit bringen.

Auf Grundlage dieser Randbedingungen hat sich die Stadt Bühl dazu entschlossen, in einer Arbeitsgruppe gemeinsam mit Polizei, Verkehrsbehörden und dem ADFC ein Gesamtkonzept für den Radverkehr zu erstellen.

## 2. Zielsetzung

Die bereits spürbaren Aspekte des Klimawandels auf der einen Seite und das Wissen um die Endlichkeit fossiler Energieträger auf der anderen Seite macht ein sorgsameres und energiebewußteres Verhalten in allen Lebensbereichen notwendig.

Als Mitglied im Klimabündnis hat sich die Stadt Bühl dem Schutz des Klimas besonders verpflichtet. Einen wesentlichen Anteil an der Produktion von Klimagasen hat der Verkehr.

Die Stadt Bühl hat daher das Ziel, den Fahrradverkehr als besonders umweltfreundlicher Art der Fortbewegung zu fördern. Sie ist bestrebt, die Randbedingungen für einen verstärkten Umstieg auf das Fahrrad als Verkehrsmittel zu verbessern. Dies bedeutet, dass die Infrastruktur, insbesondere Wege, Beschilderung und Abstellmöglichkeiten bedürfnisgerecht und nutzerfreundlich hergestellt werden sollen und dazu durch eine positive Öffentlichkeitsarbeit ein für den Radverkehr positives Klima geschaffen werden soll.

Es ist allen Beteiligten bewusst, dass diese Aufgabe einen erheblichen Bedarf an Investitionsmitteln mit sich bringt. Diese Mittel können auf Grund der Finanzlage der Stadt Bühl und der Tatsache, dass im Bereich der Verkehrswege häufig mehrere Kostenträger beteiligt sind, nicht kurzfristig zur Verfügung gestellt werden. Der Radverkehrsplan für die Stadt Bühl sieht daher für die Umsetzung der nachstehend genannten Maßnahmen einen Gesamtrahmen von 10 Jahren vor.

Ziel ist es daher, bis spätestens 2023 sehr gute Bedingungen für den Radverkehr in Bühl zu schaffen und den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen deutlich zu steigern.

### **3. Allgemeines**

#### **a) Organisation**

Zwar werden auch bisher die meisten Aufgaben, die mit dem Themenkomplex Radverkehr zu tun, im Fachgebiet Tiefbau, Umwelt und Verkehr (TUV) des Fachbereich Tiefbau und Technik (FB 5) abgewickelt, so dass für die Aufgabenabwicklung eine recht gute Verzahnung da ist, es gibt aber aktuell nach außen hin keinen konkreten Ansprechpartner.

Da innerhalb des Fachgebietes verschiedene Fachgruppen mit der Thematik beschäftigt sind, wird der Fachgebietsleiter TUV künftig als offizieller Fahrradbeauftragter der Stadt Bühl Ansprechpartner für diesen Themenkomplex nach Innen und Außen.

Die Umsetzung dieses Konzeptes ist eine Aufgabe der gesamten Stadtverwaltung Bühl. Koordiniert wird sie vom Fahrradbeauftragten der Stadt Bühl.

## b) Randbedingungen für das Konzept

Um den Bedürfnissen der Radfahrer gerecht werden zu können ist es zunächst einmal notwendig, zu klären welche Benutzergruppen beim Radverkehr relevant sind und welche Bedürfnisse die einzelnen Nutzergruppen haben. Je nach Alter und Zielen können diese sehr unterschiedlich sein, ja sich sogar teilweise widersprechen.

Aktuell wichtige Nutzergruppen des Fahrrades sind Schulpendler, Berufspendler – oft in Kombination mit dem ÖPNV, Freizeitnutzer und Kunden des örtlichen Einzelhandels. Auf diese vier Gruppen, die auch in sich oft heterogen sind, soll nachstehend kurz eingegangen werden.

### 1. Schulpendler

Kennzeichnend für diese Nutzergruppe ist es, dass insbesondere in der Nähe der jeweiligen Schulen über kurze Zeiträume sehr große Verkehrsdichten an Radfahrern erreicht werden. Insbesondere morgens zum Schulanfang führt dies sehr häufig dazu, dass der sonstige Verkehr erheblich behindert wird. Auf Grund der sehr hohen Nutzerdichte ist es wichtig, dass Straßen und Wege in unmittelbarer Nähe der Schulen auf diesen Ansturm ausgelegt sind. Wichtig ist daneben die Ausweisung sicherer Schulwegeverbindungen und ausreichender Abstellmöglichkeiten an der Schule

### 2. Berufspendler

Neben den Berufspendlern, die täglich oder sporadisch mit dem Fahrrad zum Betrieb kommen, wächst die Zahl der Ein- oder Auspendler mit der Bundesbahn stetig. Eine Vielzahl von Arbeitnehmern kommt mit dem Zug nach Bühl oder fährt vom Bühler Bahnhof aus an seinen Arbeitsplatz. Häufig wird dabei das Fahrrad als Zubringer zum Bahnhof oder zum Betrieb genutzt.

Neben guten Verbindungen in die Gewerbebetriebe und zum Bahnhof ist für diese Benutzergruppe daher die Schaffung ausreichender Abstellmöglichkeiten für Fahrräder um den Bahnhof herum von entscheidender Bedeutung

### 3. Freizeitnutzer

Neben der klassischen Form eines Radfahrers, der von Daheim aus die Umgebung mit dem Fahrrad erkundet, werden immer häufiger die Fahrräder mit dem Auto oder dem Zug bis zu einem attraktiven Ort

transportiert und von dort aus genutzt. Wichtig für diesen Benutzerkreis ist neben dem Zustand der Wege vor allem eine gute und konsequente Beschilderung der Radwege und die Ausschilderung attraktiver Radrouten.

#### 4. Einkaufsverkehr

Wer in Bühl zum Einkaufen auf den Markt oder in die Bühler Geschäfte fährt, benötigt weder eine Ausschilderung seiner Radroute noch zentrale Abstellanlagen oder ähnliches. Für diese Nutzer ist es wichtig, möglichst vor jedem Geschäft dezentral eine Abstellmöglichkeit für das Fahrrad zu haben und gut und sicher von ihrer Wohnung zu Ihrem Ziel zu gelangen.

### 4. Radrouten

#### a) innerörtliches Radroutennetz

Bühl hat innerorts wie außerorts ein relativ komplettes Radroutennetz, dass allerdings teilweise – wie auch die übrigen Fahrstraßen – in einem schlechten Zustand ist. Insbesondere bei den innerorts vorhandenen Radwegen sind häufig erhebliche Einschränkungen der Nutzbarkeit durch Fahrbahnschäden, vor allem aber durch Wurzeldruck von Straßenbegleitbäumen vorhanden.

Gleichzeitig hat sich in der Vergangenheit gezeigt, dass getrennte Radwege innerorts in der Regel nicht zu mehr Sicherheit für den Radfahrer führen. Dies gilt insbesondere für einseitig geführte Radwege, die in beiden Fahrrichtungen befahren werden können.

Radfahrer werden nach diesen Erkenntnissen von den übrigen Verkehrsteilnehmern deutlich besser wahrgenommen, wenn Sie im Verkehr mit „schwimmen“.

Schnelle und sichere Radfahrer wie z.B. die Berufspendler sollten daher innerorts in aller Regel auf der Straße fahren dürfen. Je nach Breite der Straße und Randbedingungen kann ein Fahrradschutzstreifen hier noch zusätzliche Sicherheit geben.

Dagegen gibt es eine Reihe von Radfahrern, die sich insbesondere auf viel genutzten Straßen unsicher fühlen und auf jeden Fall den gesicherten und von der Straße getrennten Radweg vorziehen. Häufig sind dies Schüler der Grundschule, Eltern mit kleineren Kindern oder ältere Mitbürger. Diese Verkehrsteilnehmer nehmen dafür auch in Kauf, an Einmündungen warten zu müssen und Rücksicht auf Fußgänger auf dem gleichen Weg nehmen zu müssen.

Auf Grundlage dieser Erkenntnisse wurde auf der überwiegenden Zahl der innerörtlichen Geh- und Radwege auf Empfehlung der Arbeitsgruppe Radverkehr die Benutzungspflicht aufgehoben. Diese Wege sind nun als Gehwege mit dem Zusatzschild „Radfahrer frei“ ausgewiesen. Nur an wenigen, besonders gefährlichen Punkten verbleiben Radwege mit Benutzungspflicht.

Aufgaben für die nächsten Jahre sind es,

1. die verbleibenden Radwege möglichst schnell in einen verkehrssicheren Zustand zu bringen und in gutem Zustand zu erhalten
2. die Radwege ohne Benutzungspflicht zu sanieren und auch für die noch verbleibenden Radfahrer attraktiv zu gestalten.

Hierzu gehört die Entfernung noch vorhandener Einbauten, die Sanierung von Schäden und die stärkere Absenkung der Bordsteine

Als Zielkonzept für den künftigen Straßen- und Wegebau sollen die folgenden fünf Punkte Anwendung finden.

- 1. Radwege mit Benutzungspflicht werden innerorts nur an besonderen Gefahrenpunkten eingerichtet bzw. erhalten.**
- 2. In innerstädtischen Straßen mit  $b \geq 7,00$  m werden beidseitig Schutzstreifen  $b = 1,25$  m im Bedarfsfall markiert.**
- 3. In Tempo-30-Zonen werden keine Radwege ausgewiesen, bestehende Markierungen werden beseitigt.**
- 4. Wenn die Straßenraumbreite oder Einfahrten weder Radwege (Hochbord) noch Schutzstreifen zulassen, werden auch Sammel- und innerörtliche klassifizierte Straßen - sofern erforderlich - als auf 30 km/h zurückgestuft.**
- 5. Die Schutzstreifen werden an Ampelkreuzungen mit Linksabbieger zu Aufstellflächen für Radfahrer erweitert.**

Für die Sanierung der vorhandenen Radwege und die punktuelle Verbesserung muss für die kommenden Jahre von einem jährlichen Zusatzaufwand von 10.000 €/a gerechnet werden.

## **b) übriges Radroutennetz**

Im Gegensatz zur innerörtlichen Situation wird es auf den überörtlichen Routen nach wie vor als sinnvoll angesehen, die Radfahrer auf getrennten Wegen – seien es eigene Radwege oder Wirtschaftswege – zu führen.

Auch wenn es hier ein überwiegend komplettes Netz an Radroutenverbindungen zwischen den Bühler Ortsteilen und Bühl und den Nachbarkommunen gibt, sind manche Wegeverbindungen mit Problemen behaftet. Insbesondere bei den Wegen, die nicht an Straßen entlang führen bestehen häufig gerade in der dunklen Jahreszeit Ängste, diese zu nutzen. Hier besteht daher in den kommenden Jahren Ausbaubedarf für verschiedene Radwege

Es handelt sich dabei um die folgenden, in der Anlage 2 im Plan dargestellten Wegeverbindungen:

L 84/ K 9616	Ortslage Müllenbach	130 m
K 3736	Bühl-Weitenung – Sinzheim-Leiberstung	1.850 m
L 76	Oberbruch-Moos	2.500 m
L 85	Bühl Oberbruch – Rhm.-Schwarzach	4.000 m
L83a	Ottersweier-Hub – Bühl- Neusatz	1.500 m
K 3747	Bühl-Balzhofen – Ottersweier-Unzhurst	2.500 m

Während bei den Maßnahmen entlang der Landesstraßen das Land als Kostenträger auftritt haben die Maßnahmen an Kreisstraßen nur Aussicht auf Erfolg ,wenn die betroffenen Kommunen die Maßnahme in die Hand nehmen und die Kosten übernehmen.

Während es für die Maßnahmen Ortslage Müllenbach und Oberbruch-Moos schon konkrete Pläne für den künftigen Radweg gibt, bestehen für die übrigen Radwege derzeit nur erste Planungsüberlegungen.

Ziel ist es, diese Planungen in Abstimmung mit Land, Kreis und den Nachbarkommunen möglichst bald zur Baureife zu bringen und zu verwirklichen. Bis auf die Verbindung Rheinmünster-Schwarzach-Bühl-Oberbruch, die nur im Zusammenhang mit einer umfassenden Straßensanierung erfolgen kann, scheinen alle Maßnahmen vorbehaltlich der Mittelbereitstellung durch die jeweiligen Baulastträger zeitnah zu verwirklichen zu sein.. Ziel ist, es die fehlenden Radwegeverbindungen innerhalb der Laufzeit des Radverkehrsplanes umfassend umzusetzen und so das Radroutennetz zu komplettieren.

Die Stadt setzt sich zum Ziel, die beiden Verbindungen, die eine Kostenbeteiligung der Stadt Bühl erfordern, also die Verbindungen von Weitenung nach Leiberstung entlang der K 3736 und die Verbindung zwischen Balzhofen und Unzhurst entlang der K 3747, innerhalb der nächsten fünf Jahre umzusetzen. Dabei ist für den Weg entlang der K 3736 von Kosten für die Stadt Bühl i.H.v. rund 150.000 € auszugehen, für den entlang der K 3747 sind rund 175.000 € als Bühler Anteil anzusetzen. Da die Verwirklichung nur in

Abstimmung mit dem Landkreis Rastatt und den weiteren betroffenen Kommunen möglich ist, ist ein Baubeginn nicht vor 2015 realistisch.

Die Kosten für neue Radwege können durch das Land Baden-Württemberg gefördert werden.

## **5. sonstige Infrastruktur**

### **a) Abstellanlagen**

Aktuell gibt es zentrale Fahrradabstellanlagen an jeder Schule, in der Lohmüllerstraße und rund um den Bahnhof. Daneben existiert eine Vielzahl von kleinen, in der Regel mobilen Fahrradständern an Einzelhandelsgeschäften und im Bereich der Gastronomie.

Die Anlagen an den Schulen wurden bedarfsgerecht errichtet. Aus Gründen der sozialen Kontrolle werden immer mehr überdachte Anlagen abgebaut. Damit fehlt zwar auch der oft gewünschte Wetterschutz, an den Schulen überwiegt aber der Wunsch nach einer besseren Kontrolle.

Im Bereich der Schulen wird daher kein aktueller Bedarf an zusätzlichen Abstellanlagen gesehen.

Ähnlich sieht die Situation in der Innenstadt aus. Die Fahrradabstellanlage an der Lohmüllerstraße wird kaum genutzt, Abstellmöglichkeiten existieren in ausreichender Anzahl dezentral vor den Geschäften und bei den Gastronomiebetrieben. Vorgesehen ist daher der Verzicht auf die zentrale Abstellanlage in der Lohmüllerstraße an dieser Stelle.

Völlig anders stellt sich die Situation rund um den Bühler Bahnhof dar. Hier wird das Fahrrad häufig genutzt, um vom Heimatort zum Zug oder vom Zug zum Betrieb zu kommen. Die Nutzung ist hier fast immer mit einer Nutzung des ÖPNV verbunden.

Es existiert aktuell folgendes Angebot:

1. gesicherte Abstellanlage Westseite	90 Plätze
2. ungesicherte Abstellanlage Westseite	32 Plätze
3. ungesicherte Abstellanlage Ostseite südlich	64 Plätze

#### **A. Gesicherte Anlage**

Die bestehende Anlage ist mit 115 Nutzerverträgen um mehr als 25 % überbelegt. Es existiert darüber hinaus eine Warteliste mit 30 Interessenten. Weitere Interessenten werden nicht in die Warteliste aufgenommen. Auf Grund der häufigen Nachfragen ist davon auszugehen, dass mindestens weitere 50 Plätze kurzfristig vermietet würden. Interessenten sind dabei überwiegend Nutzer, die ihr Fahrrad am Bahnhof nur in einer gesicherten Anlage abstellen würden (I.d.R: auf Grund des Wertes des Fahrrads). Es ist daher davon auszugehen, dass die ungesicherten Anlagen durch eine Erweiterung des Angebotes an gesicherten Plätzen nur teilweise entlastet werden. Stattdessen würde dieses Angebot in größerem Umfang durch Umsteiger vom PKW genutzt werden.

## B. Ungesicherte Abstellplätze

Eine Zählung der abgestellten Räder Mitte November rund um den Bahnhof hat gezeigt, dass zu diesem Zeitpunkt 110 Räder außerhalb von Abstellanlagen standen, da der Platz nicht annähernd ausreichte. Selbst wenn man davon ausgeht, dass 30 Nutzer ihr Rad künftig in der gesicherten Anlage abstellen würden, bleibt ein Fehlbedarf von 80 Stellplätzen an einem Spätherbsttag. Berücksichtigt man die intensivere Nutzung im Sommerhalbjahr, so ist der aktuelle Fehlbedarf mindestens noch einmal 50 % höher.

Da es aber Ziel sein soll, weitere Menschen zum Umstieg auf das Fahrrad als Verkehrsmittel zu bewegen, ist vorgesehen, zunächst weitere 150 Stellplätze zu schaffen.

### Umsetzung:

Der Fehlbedarf an gesicherten Abstellplätzen soll durch den Umbau des Alten Bundesbahnbetriebsgebäudes südlich des Bahnhofes gedeckt werden. Das Gebäude wird entkernt und optisch geöffnet.

Es bietet künftig 130 Abstellplätze. Die Anlage wird über ein elektronisches Schloss gesichert und ist nur für registrierte Nutzer zugänglich. Analog zur bestehenden Anlage westlich des Bahnhofes soll ein geringes Entgelt erhoben werden, um die entstehenden laufenden Kosten zu decken. Aktuell liegt der Kostenbeitrag bei 3 €/Monat. Vorgesehen ist, die Anlage noch im Jahr 2013 in Betrieb nehmen zu können.

Ungesicherte Abstellplätze entstehen durch das Umsetzen der Abstellanlage aus der Lohmüllerstraße auf den Parkplatz westlich der Bundesbahn (28) und die Ergänzung der Anlage um weitere 24 Stellplätze. Weitere 25 Stellplätze entstehen nördlich des Bahnhofes unmittelbar an diesen angrenzend. Die noch fehlenden Stellplätze sollen ebenfalls westlich der DB auf dem B+R-

Gelände hergestellt werden. Bei dieser Nutzergruppe wichtig ist, dass die Stellplätze überdacht sind.

Die Versetzung der Anlage Lohmüllerstraße ist 2013/2014 geplant, die zusätzliche Anlage nördlich des Bahnhofes soll dann 2015 in Betrieb gehen können.

Die übrigen Stellplätze westlich der Bundesbahn sollen 2017 ff. entstehen.

Die Kosten für die Herstellung der gesicherten Anlage südlich des Bahnhofes betragen incl. der Infrastruktur und den Kosten für den Erwerb des Gebäudes von rund 80.000 € voraussichtlich rund 200.000 €, die Versetzung der Anlage Lohmüllerstraße wird incl. der Randarbeiten am alten und neuen Standort mit 26.000 € veranschlagt und für die Anlage nördlich des Bahnhofes sind ca. 30.000 € anzusetzen. Für die danach noch fehlenden Abstellmöglichkeiten, die westlich der Bahnlinie geschaffen werden sollen, muss noch einmal mit Kosten von rund 60.000 € gerechnet werden.

Ebenfalls Bedarf für Abstellanlagen besteht daneben noch an der Sporthalle. Bei Veranstaltungen werden regelmäßig 50 Fahrräder gezählt, während aktuell lediglich Abstellmöglichkeiten für 10 Fahrräder bestehen. Auch hier muss es Ziel sein, ein angemessenes Angebot für Radfahrer zu schaffen. Sobald Flächen außerhalb des jetzt vorhandenen Parkplatzangebotes zur Verfügung stehen, soll hier eine nicht überdachte Anlage mit 40 Stellplätzen erstellt werden.

Die Erstellung dieser Anlage ist für 2013/2014 geplant. Hier ist incl. der Schaffung eines neuen Zugangs zur Sporthalle mit Kosten von 10.000 € zu rechnen.

Die Standorte der geplanten Anlagen sind in Anlage 1 dargestellt. Die Kosten für Fahrradabstellanlagen können durch das Land Baden-Württemberg gefördert werden.

## **b) Schließfächer**

Radfahrer haben in der Regel nicht die Möglichkeiten, ihre Utensilien wie Handschuhe und Helm gesichert am Fahrzeug zu deponieren. Ebenso gibt es für sie auch keine Möglichkeit, Einkäufe zwischen zu lagern.

Es gab daher schon in der Vergangenheit wiederholt Überlegungen, in der Innenstadt Schließfächer anzubieten, um das Einkaufen oder den Stadtbummel angenehmer zu machen. Daneben werden solche Schließanlagen häufig auch mit gesicherten und ungesicherten Fahrradabstellanlagen kombiniert.

Wegen der Gefahr von Vandalismus ist ein weiteres wichtiges Kriterium, solche Anlagen in abgeschlossene bzw. übersichtliche Bereiche mit sozialer Kontrolle zu integrieren.

Eine zentrale Anlage in der Innenstadt würde allerdings nur Sinn machen, wenn sie mit einer zentralen Abstellanlage kombiniert werden kann. Da die Erfahrung der Vergangenheit gezeigt hat, dass eine solche Anlage nicht angenommen wird, wird zunächst einmal von einer Schließfachanlage in der Innenstadt Abstand genommen.

In einem ersten Schritt ist vorgesehen, Schließfächer im Bereich des Bahnhofes anzubieten. Auf Grundlage der dort gewonnenen Erfahrungen kann das Angebot dann bedarfsgerecht weiter entwickelt werden.

Dabei soll zunächst einmal je eine Anlage mit 15 Fächern in die neue Fahrradabstellanlage südlich und westlich des Bahnhofes integriert werden. Die Kosten sind im o.g. Mittelbedarf für die Abstellanlage bereits enthalten. Daneben ist vorgesehen, Gespräche mit der DB AG zu führen, um innerhalb des Bahnhofsareals weitere Schließfächer zu installieren. .

Parallel sollen Gespräche mit dem Ziel geführt werden, bereits in Einzelhandelsgeschäften vorhandene Schließfächer für Radfahrer zur Verfügung zu stellen. In verschiedenen Geschäften sind aktuell solche Schließfächer für Kundentaschen zum Schutz vor Ladendiebstahl vorhanden. Diese sind häufig nur in geringem Umfang genutzt, so dass freie Kapazitäten vorhanden wären, um sie anderweitig zu nutzen. Zu klären ist, ob die Bereitschaft vorhanden ist, die Schließfächer auch entsprechend zu öffnen und zu bewerben.

### **c) Verleihsysteme**

Mit dem Angebot eines Fahrradverleihs soll der Umstieg vom KFZ auf umweltfreundlichere Transportsysteme unterstützt werden.

Insbesondere in den Großstädten gehören öffentliche Leihfahrradsysteme zum Stadtbild. In der jüngeren Vergangenheit werden aber immer häufiger auch in kleineren Städten solche Systeme installiert. So gibt es solche Systeme in Offenburg und Baden-Baden, allerdings in unterschiedlicher Ausprägung. Auch eine im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums 2011 erstellte Statusanalyse für Leihfahrradsysteme sieht vor allem vor dem Hintergrund eines eher schlecht ausgebauten ÖPNV im kleinstädtischen und ländlichen Raum erhebliche Potentiale.

Grundsätzlich werden verschiedene Systemansätze unterschieden:

**1. mobil:**

Leihfahrräder sind im Stadtgebiet verteilt. Es gibt keine Bindung der Ausleihe oder der Rückgabe an Stationen. (Nur für Großstädte geeignet)

**2. Stationsgebundene Lösungen:**

Leihfahrräder stehen an strategisch sinnvoll verteilten Stationen einer Stadt zur Verfügung.

**3. Betriebsbezogene Lösungen:**

Im Auftrag eines Unternehmens stellt ein Systemanbieter Leihfahrräder den Mitarbeitern des Betriebs zur Verfügung.

In der Regel werden öffentliche Verleihsysteme subventioniert, private Anbieter finanzieren sich auch zusätzlich über Werbung.

### **Konzept für Bühl**

Insgesamt den größten Anteil am Fahrradverkehr in Bühl haben zweifellos Berufs- und Schülerverkehr. Im Berufsverkehr wird häufig auch eine Kombination aus ÖPNV und Fahrrad genutzt. Hier wird der erste Ansatzpunkt für die Einführung eines Fahrradverleihsystems in Bühl gesehen:

Da die ÖPNV-Anbindung vom Bahnhof an die Bühler Gewerbegebiete schwach ausgeprägt ist, wird manch ein potentieller Berufspendler aktuell auf das Auto zurückgreifen. Ein ausreichendes Angebot an Leihfahrrädern könnte hier Abhilfe schaffen. Die Räder wären am Bahnhof stationiert, weitere Stationen wären in den teilnehmenden Betrieben. Tagsüber könnten die Räder für Dienstfahrten genutzt werden.

An den Wochenenden stehen die Räder für touristische Zwecke zur Verfügung.

Damit würde ein betriebsbezogenes Verleihsystem (s.o.) auch für andere Nutzer geöffnet und so eine höhere Kostendeckung durch Nutzungsgebühren erreicht.

Soweit sich das System bewährt könnten in einer zweiten Ausbaustufe Fahrradstationen in Kernstadt und den Stadtteilen aufgebaut werden. Zur besseren Anbindung der Gebirgs-Stadtteile wären durchaus auch Angebote mit Pedelecs denkbar.

Ebenso sind auch gemarkungsübergreifende Systeme denkbar.

Voraussetzung für den Einstieg in ein Verleihsystem wäre das Interesse von einem oder mehreren Bühler Großbetrieben an einem solchen System und die Bereitschaft, die notwendigen Investitionen mit zu tragen. Gerade in Anbetracht der derzeit angespannten Haushaltslage wäre ein allein durch die Stadt zu finanzierendes Modell in absehbarer Zeit nicht umsetzbar.

#### **d) Sonstige Infrastruktur**

Zentraler Bestandteil der Infrastruktur für den Radverkehr ist ein umfassendes und schlüssiges Regionales und überregionales Beschilderungssystem. Ein solches Beschilderungssystem ist innerhalb der Stadtgrenzen von Bühl von 2005-2011 umfassend verwirklicht worden und komplett.

Dieses System bedarf nur noch bei neu hinzukommenden Verbindungen oder Wegeänderungen der Ergänzung. Ebenso ist zu prüfen, ob Hinweise auf ergänzende Angebote wie unter a)-c) genannt in das Beschilderungssystem integriert werden sollten.

Weiterer Bedarf für Infrastruktureinrichtungen wird besteht im Zusammenhang mit elektrisch unterstützen Fahrrädern, den sog. Pedelecs. Hier wird es eine Aufgabe der Zukunft sein. Ladestationen an verschiedenen Punkten in der Stadt aufzubauen.

Ein erster Ladepunkt soll auf jeden Fall an der neuen Fahrradabstellanlage südlich des Bahnhofes entstehen. Weitere Punkte müssen folgen.

### **6. Öffentlichkeitsarbeit**

Die Stadt Bühl setzt sich zum Ziel, den Anteil des Fahrradverkehrs am Gesamtverkehr in den nächsten Jahren deutlich zu steigern. Neben den Verbesserungen an Wegen und Randbedingungen gehört hierzu auch, dass ein insgesamt fahrradfreundliches Klima geschaffen wird.

Zentrale Bedeutung kommt hierbei einer kontinuierlichen, positiven Öffentlichkeitsarbeit zu.

Bereits in der Vergangenheit war das Fahrrad im Zusammenhang mit der jährlich im September durchgeführten mobilen Woche einer der Schwerpunkte. Sowohl der Fahrradreparaturkurs für Frauen und eine Fahrradtour des ADFC in der mobilen Woche als auch ein Stand zur Fahrradcodierung auf dem Bauernmarkt sind fester Bestandteil dieser Veranstaltung. Auch die 2012 erstmals stattfindenden Bühler Samstage befassten sich an einem Samstag schwerpunktmäßig mit dem Zweirad.

Dies sind aber lediglich Einzelveranstaltungen. Bisher fehlt es an der Kontinuität der Öffentlichkeitsarbeit.

Es reicht dabei nicht, regelmäßig auf das Fahrrad als umweltfreundliches und gesundheitsförderndes Fortbewegungsmittel hinzuweisen. Positive Beispiele, sei es durch Berichte über bestimmte Persönlichkeiten, die gerne und viel Fahrrad fahren oder durch Berichte zu Aktionen wie dem bereits etablierten Reparaturkurs erreichen eine deutlich höhere Aufmerksamkeit.

Daneben ist es natürlich wichtig, durch Einzelveranstaltungen im Laufe eines Jahre die Aufmerksamkeit hoch zu halten. Hierfür eignet sich die Einweihung einer Fahrradabstellanlage ebenso wie z.B. die Auszeichnung einer Firma als „Fahrradfreundlicher Betrieb“ oder ein Fahrradsicherheitstraining in Zusammenarbeit mit dem ADFC.

Sehr große Bedeutung in der Öffentlichkeitsarbeit der Stadt im Themenkomplex Umweltschutz hat bereits heute die Arbeit mit Kindern im Rahmen des Umweltdiploms und in der Zusammenarbeit mit Schulen und Kindergärten. In die bestehenden Veranstaltungsreihen soll das Fahrrad verstärkt eingebunden werden. Dabei kommt vor allem dem Komplex Sicherheit eine ganz große Bedeutung zu.

Schließlich ist auch der ständige Ansprechpartner für den Radverkehr ein wichtiger Bestandteil einer positiven Öffentlichkeitsarbeit. Über Integration eines elektronischen „Kummerkastens“ in die Homepage der Stadt ist ebenso wie durch ein persönliches Gespräch die Möglichkeit gegeben, kleine und große Probleme jederzeit zu melden und schnell eine Rückmeldung zu erhalten.

Im Rahmen des Radverkehrsplanes Bühl soll kein fertiges Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit der nächsten Jahre entwickelt werden, sondern es sollen nur die Rahmenbedingungen aufgezeigt werden. Ziel ist es, Jahr für Jahr ein tragfähiges und attraktives, an die aktuell bestehenden Fragestellungen angepasstes Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit des kommenden Jahres aufzustellen.

Tragende Säulen sind dabei die Integration des Themenkomplexes Radverkehr in die Arbeit mit Kindern, regelmäßige, öffentlichkeitswirksame Einzelevents und eine kontinuierliche Pressearbeit, um das Thema Radverkehr präsent zu halten.

Zur Optimierung der Ausgangsposition für eine möglichst effektive Öffentlichkeitsarbeit und zur Dokumentation ihres Anspruchs wird die Stadt Bühl dem Bündnis „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg e.V.“ beitreten.

Für die Mitgliedschaft in der AGFK fällt ein jährlicher Mitgliedsbeitrag von aktuell 2.000 € an, für die sonstige Öffentlichkeitsarbeit sollten noch einmal 3.000 €/a bereitgestellt werden.

## **7. Zusammenfassung**

Die Stadt Bühl ist sich Ihrer Verantwortung für die Förderung nachhaltigen Verhaltens in allen Lebensbereichen bewusst und setzt sich daher zum Ziel, den Umstieg auf das emissionslose Verkehrsmittel Fahrrad nach Kräften zu fördern. Zu diesem Zweck wird der vorliegende Radverkehrsplan in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe Radverkehr permanent überprüft und regelmäßig aktualisiert.

Ziel ist es, die Stadt in den kommenden zehn Jahren möglichst attraktiv für den Radverkehr zu machen.

Um dieses Ziel zu erreichen, wird innerstädtisch weitgehend die Benutzungspflicht der Radwege aufgegeben, die vorhandenen Wege sollen aber für die schwächeren Verkehrsteilnehmer als Radwege ohne Benutzungspflicht erhalten bleiben. Für diese Wege besteht ebenso wie für die wenigen, an besonders kritischen Punkten verbleibenden Wege die Notwendigkeit zur Sanierung und Optimierung. Daneben sind Investitionen in die Komplettierung des Radroutennetzes zwischen den Ortsteilen und den Nachbarkommunen notwendig.

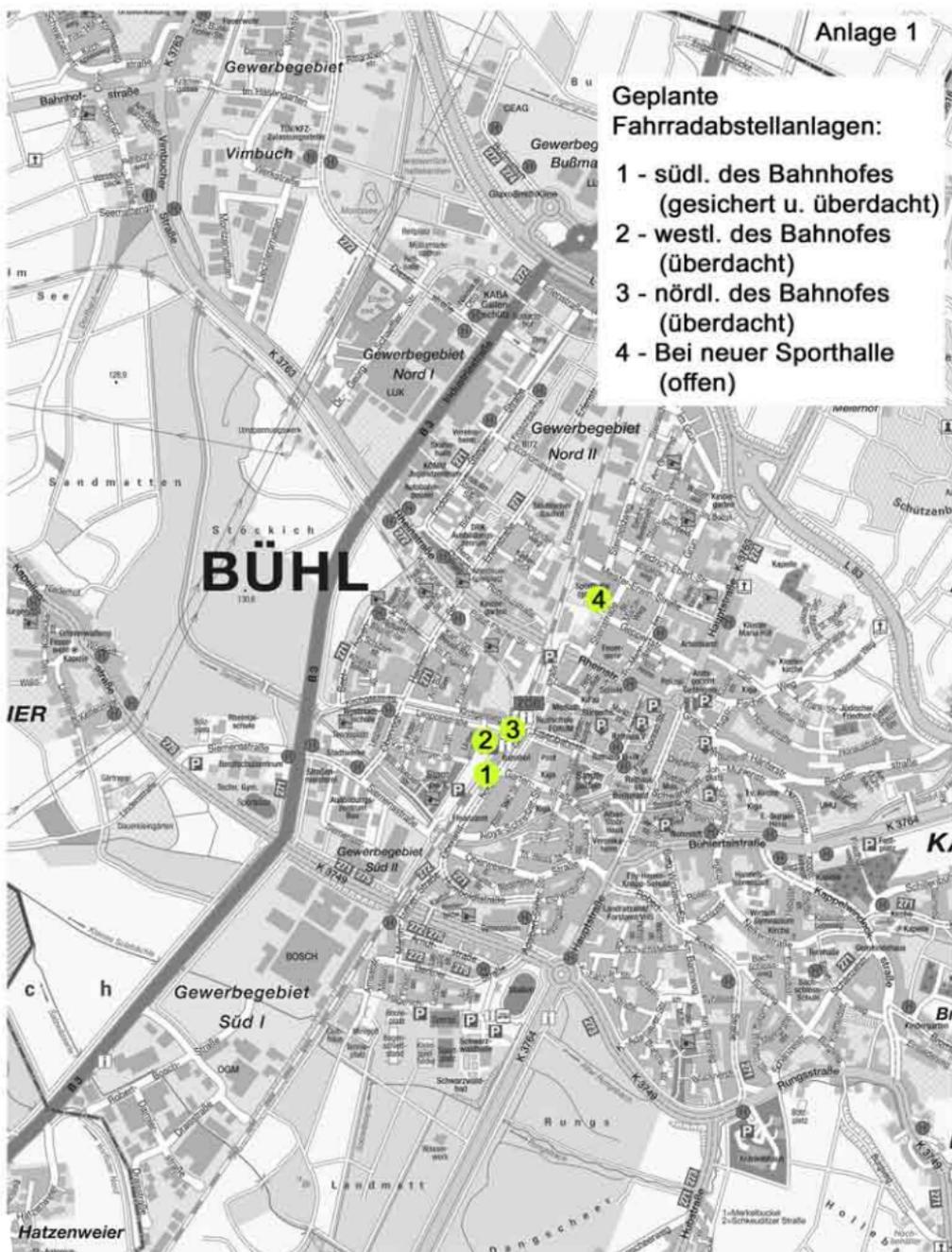
Daneben ist es erklärtes Ziel der Stadt, die Abstellmöglichkeiten insbesondere für Berufspendler in gesicherten und ungesicherten Anlagen deutlich zu verbessern. Ergänzt werden soll dieses Angebot durch Schließfächer und, soweit ausreichendes Interesse der Bühler Firmen besteht, auch eines Leihfahrradsystems für die Berufspendler, das am Wochenende für touristische Zwecke genutzt werden kann.

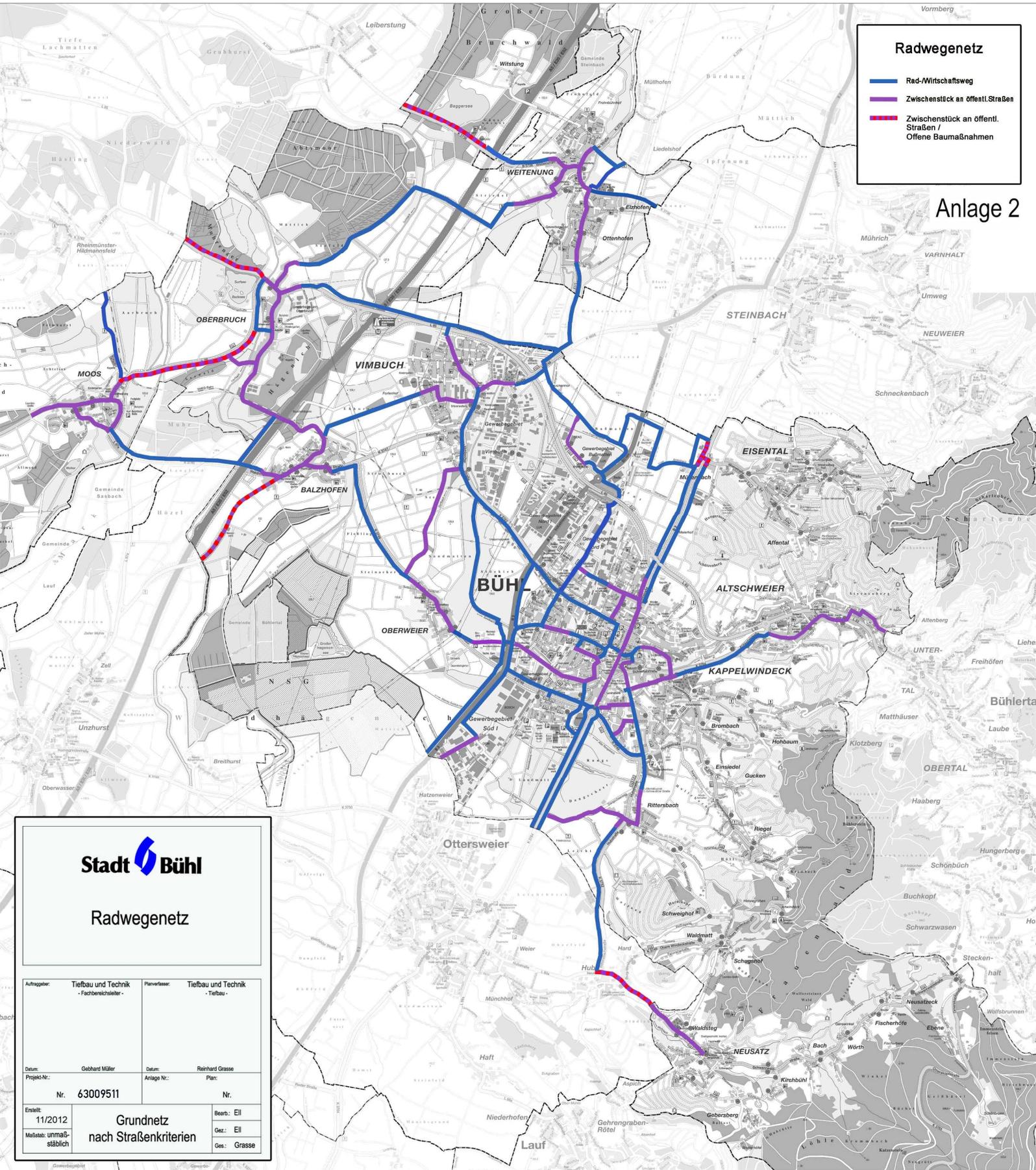
Begleitet werden soll das Ganze durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit, die auf verschiedenen Ebenen ansetzt und zum Ziel hat, ein für den Radverkehr positives Klima zu schaffen. Ein zentraler Ansprechpartner soll es der Bevölkerung erleichtern, schnell Probleme melden zu können und kompetent beraten zu werden.

Auf Grundlage der beabsichtigten Sanierungs-, Investitions- und sonstigen Maßnahmen beträgt der Gesamtaufwand für die Förderung des Radverkehrs in den nächsten 10 Jahren rund 800.000 € (s. Anlage 3). Zur Finanzierung dieser Aufwendungen stehen teilweise Fördermittel von Dritten insb. des Landes Baden-Württemberg zur Verfügung, die so weit wie möglich in Anspruch genommen werden sollen.

## Geplante Fahrradabstellanlagen:

- 1 - südl. des Bahnhofes  
(gesichert u. überdacht)
- 2 - westl. des Bahnhofes  
(überdacht)
- 3 - nördl. des Bahnhofes  
(überdacht)
- 4 - Bei neuer Sporthalle  
(offen)





**Radwegenetz**

- Rad-/Wirtschaftsweg
- Zwischenstück an öffentl. Straßen
- Zwischenstück an öffentl. Straßen / Offene Baumaßnahmen

Anlage 2

**Stadt Bühl**

**Radwegenetz**

Auftraggeber: Tiefbau und Technik - Fachbereichsteiler -	Planer/Ass.: Tiefbau und Technik - Tiefbau -
Datum: Gebhard Müller	Datum: Reinhard Grasse
Projekt-Nr.: Nr. 63009511	Anlage Nr.: Plan:
Erstellt: 11/2012	Bears: Eil
Maßstab: unmaßstäblich	Gez.: Eil
<b>Grundnetz nach Straßenkriterien</b>	Ges.: Grasse

## Übersicht der Investitionen für den Radverkehr 2013-2022

Jahr und Maßnahme	Stellplätze	Kosten	Zuschusssatz	zu beantragender Zuschuss
<b>2013</b>				
gesicherte und überdachte Fahrradabstellanlage südlich Bahnhof*	120	200.000,00 €	900 €/Stellplatz	108.000,00 €
nicht überdachte Abstellanlage an der Sporthalle	40	10.000,00 €	120 €/Stellplatz	- €
Sanierung der Radwege		10.000,00 €		
Öffentlichkeitsarbeit + Mitgliedschaft AGFK		5.000,00 €		
<b>2014</b>				
Neuaufbau Anl, LohmüllerStr. + Ergänzung Sanierung der Radwege	52	26.000,00 €	700 €/neuem Stellplatz	16.800,00 €
Öffentlichkeitsarbeit + Mitgliedschaft AGFK		10.000,00 €		
		5.000,00 €		
<b>2015</b>				
Überdachte Fahrradabstellanlage nördlich des Bahnhofes	25	30.000,00 €	700 €/neuem Stellplatz	17.500,00 €
Radweg Weitenung-Leiberstung Baubeginn		50.000,00 €	50%	25.000,00 €
Sanierung der Radwege		10.000,00 €		
Öffentlichkeitsarbeit + Mitgliedschaft AGFK		5.000,00 €		
<b>2016</b>				
Radweg Weitenung-Leiberstung Abschluss		100.000,00 €	50%	50.000,00 €
Sanierung der Radwege		10.000,00 €		
Öffentlichkeitsarbeit + Mitgliedschaft AGFK		5.000,00 €		
<b>2017</b>				
Überdachte Fahrradabstellanlage westlich des Bahnhofes Teil 2	25	30.000,00 €	700 €/neuem Stellplatz	17.500,00 €
Sanierung der Radwege		10.000,00 €		
Öffentlichkeitsarbeit + Mitgliedschaft AGFK		5.000,00 €		
<b>2018</b>				
Überdachte Fahrradabstellanlage westlich des Bahnhofes Teil 1	25	30.000,00 €	700 €/neuem Stellplatz	17.500,00 €
Sanierung der Radwege		10.000,00 €		
Öffentlichkeitsarbeit + Mitgliedschaft AGFK		5.000,00 €		
<b>2019</b>				
Radweg Unzhurst-Balzhofen Beginn		75.000,00 €	50%	37.500,00 €
Sanierung der Radwege		10.000,00 €		
Öffentlichkeitsarbeit + Mitgliedschaft AGFK		5.000,00 €		
<b>2020</b>				
Radweg Unzhurst Balzhofen Abschluss		100.000,00 €	50%	50.000,00 €
Sanierung der Radwege		10.000,00 €		
Öffentlichkeitsarbeit + Mitgliedschaft AGFK		5.000,00 €		
<b>2021</b>				
Sanierung der Radwege		10.000,00 €		
Öffentlichkeitsarbeit + Mitgliedschaft AGFK		5.000,00 €		
<b>2022</b>				
Sanierung der Radwege		10.000,00 €		
Öffentlichkeitsarbeit + Mitgliedschaft AGFK		5.000,00 €		
<b>Gesamtsumme</b>		<b>801.000,00 €</b>		<b>339.800,00 €</b>

Eine Förderung erfolgt regelmäßig nur, soweit bei Radwegen eine Mindestsumme zuschussfähiger Kosten von 50.000 € und bei Abstellanlagen 20.000 € erreicht ist

\* Kosten incl. Erwerbskosten für das Gebäude